



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

#### РЕКОМЕНДАЦИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ВОЗРАСТАЮЩЕГО ВЛИЯНИЯ ЭМИССИИ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

(Представлено 41 Договаривающимся государством<sup>2</sup> – членом  
Европейской конференции гражданской авиации)

#### АННОТАЦИЯ

Настоящий документ призван обратить внимание на возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на изменение климата и необходимость ограничить или уменьшить глобальное экологическое воздействие эмиссии двигателей с целью содействия устойчивому развитию авиации.

Действия Ассамблеи. Ассамблее предлагается отразить в своем сводном заявлении рекомендации, изложенные в п. 14.

#### ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) выполнил значительный объем работ, связанных с эмиссией воздушных судов. Одним из результатов предпринятых ИКАО действий (1996) стала подготовка Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) специального доклада "Авиация и глобальная атмосфера". В докладе отмечается, что в расчете на пассажиро-километр топливная эффективность выпускаемых в настоящее время дозвуковых воздушных судов на 70% превышает аналогичный показатель 40-летней давности.

<sup>1</sup> На английском и французском языках документ представлен ЕКГА.

<sup>2</sup> Австрия\*, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия\*, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия\*, Германия\*, Греция\*, Дания\*, Ирландия\*, Исландия, Испания\*, Италия\*, Кипр\*, Латвия\*, Литва\*, Люксембург\*, Мальта\*, Молдова, Монако, Нидерланды\*, Норвегия, Польша\*, Португалия\*, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия\*, Словения\*, Соединенное Королевство\*, Турция, Украина, Финляндия\*, Франция\*, Хорватия, Чешская Республика\*, Швейцария, Швеция\*, Эстония\*.

\* В приводимом выше списке государства – члены Европейского союза обозначены звездочкой.

## 2. Комитет САЕР:

- рассмотрел вопрос о том, каким образом развитие техники может содействовать за счет улучшения конструкции двигателей и планера уменьшению объема эмиссии;
- рассмотрел приемлемость используемых в настоящее время и альтернативных нормативных рамок для принятия мер в отношении изменений в атмосфере, обусловленных воздействием эмиссий двигателей;
- приступил к разработке методики сертификации по эмиссии на этапах набора высоты и крейсерского полета в целях дополнить существующие стандарты для цикла посадки и взлета в аэропорту;
- рассмотрел технологию, обеспечивающую снижение объема эмиссии NO<sub>x</sub>, и долгосрочные технологические цели в области эмиссии.

3. В докладе МГЭИК<sup>1</sup> для описания парникового эффекта используется термин "радиационное воздействие". В 1992 году, рассматриваемом в качестве базового года, доля радиационного воздействия, обусловленного деятельностью авиации, составляла до 3,5% полного радиационного воздействия всех видов антропогенной деятельности. Согласно исходному сценарию радиационное воздействие, обусловленное деятельностью авиации, увеличится за период с 1992 по 2050 год в 3,8 раза и в 2050 году оно возрастет до 5% всех видов антропогенной деятельности. В период с 1990 по 2000 год эмиссия парниковых газов, образуемая в результате деятельности международного воздушного транспорта, информация о которой представлена сторонами Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) приложения 1, увеличилась на 48%.

4. Воздействие воздушных судов на атмосферу проявляется в изменении фоновых уровней малых газовых составляющих и частиц и образовании конденсационных (инверсионных) следов. В состав авиационной эмиссии входят парниковые газы, такие как CO<sub>2</sub> и H<sub>2</sub>O, которые задерживают излучение земной поверхности, и химически активные газы, которые видоизменяют естественные парниковые газы, такие как O<sub>3</sub> и CH<sub>4</sub>. Частицы могут непосредственно взаимодействовать с земным радиационным балансом или оказывать влияние на образование и радиационные свойства облаков. Имеется причинно-следственная цепочка, согласно которой непосредственная эмиссия воздушных судов накапливается в атмосфере, изменяет химию и микрофизику и радиационно-активные вещества в атмосфере, что приводит к изменению радиационного воздействия и, как следствие этого, климата.

5. Согласно самым последним прогнозам увеличения объемов перевозок, обеспечиваемых авиационным сектором, которые рассматривались на совещании САЕР/6, прирост до 2020 года будет составлять 4,1% в год, а для обеспечения этого прироста в период с 2002 по 2020 год мировой парк воздушных судов пополнится 12 667 воздушными судами. Несмотря на то, что совершенствование конструкций воздушных судов и двигателей и повышение эффективности системы воздушного движения обеспечат получение экологических выгод, они не смогут компенсировать последствия увеличения объема эмиссии в результате прогнозируемого роста объемов деятельности авиации, о чем говорится в докладе МГЭИК.

---

<sup>1</sup> Межправительственная группа экспертов по изменению климата, доклад "Авиация и глобальная атмосфера", 1999 год.

6. В январе 2001 года в третьем докладе МГЭИК об оценках, в котором рассматриваются все научные факты, касающиеся изменения климата в результате воздействия всех источников, сделан вывод о том, что "результаты возрастающего объема наблюдений свидетельствуют об общем потеплении в мире и других изменениях климатической системы". В частности, в докладе отмечается, что:

- глобальная средняя температура поверхности на протяжении XX века увеличилась примерно на 0,60С;
- 
- за последние четыре десятилетия повысились температуры в самом нижнем 8-километровом слое атмосферы;
- 
- уменьшилась площадь снежного и ледяного покрова;
- 
- повысился глобальный средний уровень моря и теплосодержание океанов.

7. В докладе, подготовленном в рамках финансовой инициативы Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) ("Изменение климата и отрасль финансовых услуг"), говорится о том, что "в связи с потенциальными экономическими последствиями изменения климата директорам компаний, исполнительным сотрудникам, попечителям пенсионных фондов и инвестиционным фондам потребуется принимать соответствующие меры. Финансовым организациям потребуется провести оценку полномасштабных сводных финансовых обязательств в рамках всех секторов экономики и во всех регионах мира, с тем чтобы в полной мере информировать организации, занимающиеся инвестиционно-банковской деятельностью, управлением активами, исследованием акционерной деятельности и управлением портфельными рисками".

8. Всемирная метеорологическая организация (ВМО) представила на совещании САЕР<sup>1</sup> документ, в котором высказывается мнение о том, что изменение климата может привести к повышению температуры поверхности Земли, сильным ветрам и конвективным явлениям погоды, которые будут оказывать негативное влияние на рабочие условия деятельности авиации.

## **ТРЕБОВАНИЯ К ПОЛИТИКЕ НА БУДУЩЕЕ**

9. Каждое из 41 государства – члена ЕКГА несет обязательство в рамках РКИК ООН, а 39 из них ратифицировали Киотский протокол. Эти 41 государство, обеспечивающие примерно 18–20% объема мировых воздушных перевозок, взяли на себя обязательство по ограничению или уменьшению парниковых газов, образуемых в результате деятельности авиации.

10. В ответ на возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на изменение климата, Ассамблея ИКАО приняла (сентябрь/октябрь 2001 года) резолюцию А33-7, в которой Совету поручено изучить варианты политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии двигателей, и представить предложения Конференции сторон РКИК ООН.

11. В этой связи Совет утвердил типовое добровольное соглашение между правительствами и отраслью и определил два общих направления обмена квотами на эмиссию, а именно:

---

<sup>1</sup> САЕР/6-IP/31 "Эксплуатационные последствия изменения климата для деятельности авиации".

добровольный подход и подход, соответствующий процедурам РКИК ООН. Был также выполнен значительный объем работ по рассмотрению технических и юридических аспектов пошлин на эмиссию, однако достичь договоренности относительно дополнительных рекомендаций в этой области не удалось.

12. Киотский протокол призывает стороны обеспечить ограничение или уменьшение эмиссии парниковых газов в результате деятельности авиации, действуя через посредство ИКАО. Однако на пути достижения договоренности относительно принятия согласованных действий возникли трудности. Это усиливает давление на государства, имеющие конкретные обязательства по уменьшению объема эмиссии, предпринимать несогласованные на глобальном уровне действия.

13. Нам необходимо рассмотреть вопрос об этих последствиях; неспособность предпринять действия сейчас приведет к необходимости ужесточения руководства спросом или замораживания развития инфраструктуры или того и другого вместе. Дальнейшие возражения относительно расширения пропускной способности аэропортов будут иметь негативные последствия для отрасли. В настоящее время в других секторах предпринимаются действия, и в этой связи не исключено, что авиация будет рассматриваться в качестве отстающей отрасли и меры будут приниматься без проведения адекватных консультаций или учета предложений авиационного сообщества.

## **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

14. Государства – члены ЕКГА предлагают 35-й сессии Ассамблеи ИКАО:

- a) признать тот факт, что со временем последствия воздействия авиации на изменение климата возрастают;
- b) поощрять политику, направленную на оказание помощи Договаривающимся государствам – сторонам РКИК ООН в принятии предупредительных мер, призванных предотвратить изменение климата;
- c) признать, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, существующие договоренности, действующее законодательство и укоренившуюся политику, которые могут оказать влияние на планируемые действия и действия, которые им, возможно, потребуется предпринять для ограничения или уменьшения эмиссии, и в этой связи присоединиться к государствам – членам ЕКГА, которые не поддерживают изложенные в документе A35-WP/77 предложения об изменении резолюции Ассамблеи, касающиеся рыночных мер, обсуждавшихся Советом ИКАО<sup>1</sup>, а именно предложения об изменении текста добавления I (воспроизведено в добавлении к настоящему документу), предусматривающие ограничение возможностей применения рыночных мер для уменьшения эмиссии парниковых газов, и, в частности, настоятельно призывающие государства не вводить сборов за эмиссию CO<sub>2</sub> до тех пор, пока ИКАО не проведет необходимых исследований в юридической, экономической и технической областях;

---

<sup>1</sup> См. C-DEC 172/19, пп. 5 и 6.

- d) поручить Совету продолжить оказание поддержки деятельности, направленной на дальнейшее совершенствование существующей технологии и эксплуатационных процедур, и, если возможно, определить новую технологию и эксплуатационные процедуры, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии и будут содействовать устойчивому развитию авиации.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### ВЫДЕРЖКА ИЗ РЕЗОЛЮЦИИ А33-7, ДОБАВЛЕНИЕ I

Ассамблея:

1. *предлагает* Совету продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН;

2. *настоятельно рекомендует* государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей, и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

а) Добровольные меры

- 1) *поддерживает* рассчитанные на ближайшую перспективу действия государств и других заинтересованных сторон по ограничению или уменьшению эмиссии при выполнении международных воздушных перевозок, в частности через посредство добровольных мер;
- 2) *настоятельно призывает* Совет способствовать таким действиям путем разработки инструктивного материала (например, в отношении количественной оценки, контроля и проверки уменьшения эмиссии или реализации действий) по применению таких мер, включая, при необходимости, типовое добровольное соглашение, и осуществлять деятельность, призванную обеспечить гарантии в том, что тот, кто предпринимает действия на ранних этапах, получит преимущества в результате таких действий и впоследствии не пострадает из-за этого;

б) Пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;
- 3) *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия несоответствующих действующей практике односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией;
- 4) *настоятельно призывает* Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации по данному вопросу;

с) Обмен квотами на эмиссию

- 1) *одобряет* разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
- 2) *поручает* Совету в приоритетном порядке разработать принципы открытого обмена квотами на эмиссию применительно к международной авиации, уделив при этом особое внимание созданию организационной и правовой основы участия авиации в системе открытого обмена квотами, и предусмотреть включение таких ключевых элементов, как отчетность, контроль и порядок соблюдения, при одновременном обеспечении максимально возможной гибкости с учетом процесса РКИК ООН.

— КОНЕЦ —